

Работа в зоне бедствия (Ленинаканский дневник). Часть 20. Последние дни



В 2018 г. исполнилось 30 лет со дня одного из наиболее трагических событий в истории нашей страны – Спитакского (Ленинаканского) землетрясения, унесшего жизни не менее 25 000 человек (по неофициальным данным, около 150 000 человек).

В январе 1989 г. автор воспоминаний – Николай Афанасьевич Самусь – из г. Волгограда был направлен в качестве технического руководителя изыскательской группы НижневолжТИСИЗ в состав экспедиции Госстроя РСФСР в зону землетрясения – г. Ленинакан (ныне г. Гюмри), где был назначен главным геологом экспедиции. Работа была чрезвычайно масштабная и столь же специфическая. Ныне почётный изыскатель СРО «АИИС» Николай Афанасьевич работает геологом-консультантом в ООО «ГеоСИМ».

В марте, апреле, мае и июне журнал «ГеоИнфо» опубликует в виде небольших заметок, выходящих по 2 раза в неделю, воспоминания Николая Афанасьевича о той работе.

В полном объёме текст воспоминаний публикуется впервые.

Самусь Николай Афанасьевич

Геолог-консультант ООО «ГеоСИМ

Samus.nikolaj@yandex.ru

20 июля беседы с Лукмановым Айратом Ахатовичем из ИЛС АН и с армянскими «четвертичниками» из ереванского института геологических наук АН

АССР и Ереванского университета Саядяном Юрием Вачеевичем (вице-президент Международного союза по изучению четвертичного периода, голоценовая комиссия) и Аняном Анатолием Левоновичем. После обеда поездка с В.В. Ковалёвым и Алёшей в Спитак, Ширакамут, Гегасар, поднялись на гору, где на поверхности виден разлом.

21 июля утром неудачная поездка в Артик, чтобы позвонить в Воронеж по поводу 21-го договора (Маисян) и домой. Ездил с Алёшей. После обеда – поездка в Мармашен – смотреть церковь и оползень, осмотрели не всё. Небольшое затишье в работе, хотя понаехало много разного начальства, готовится заседание комиссии Политбюро по вопросу медленных темпов строительства жилья.

22 июля – как выходной – так много работы. Дела, в основном, денежные: сметы, оплата, коэффициенты, справки, разъяснения. В итоге даже в город не смогли выйти.

Накануне астраханские строители устроили драку с армянами, в итоге их всю ночь охраняла милиция, а утром увезли в Ереван для отправки домой, чтобы не было хуже. И здесь беспокойно. Приехала новая смена проводников поезда. Да и мне осталось уже меньше 2 недель. Замечаю, что в этот раз уеду без сожаления и насовсем.

23–25 июля на фоне затишья проехали по окрестностям города (рис. 1, 2), а 24 проводил Алёшу в Волгоград.

26 июля снова поездка в Ереван, на этот раз удачная: наконец-то подписали 21-й договор по Маисяну – почти через полгода после начала работ. Бардак! Ещё надо успеть подготовить к сдаче отчёт. Останутся только замечания по Мармашену. Через неделю – домой насовсем.

27 июля – поездка в Спитак и Кировакан с Татьяной Георгиевной Константиновой и Галиной Егоровной Серовой из комиссии экспертов Г.Л. Коффа. Цель – чисто практическая: проверить методом биолокации местонахождение разломов в пределах площадок. На площадке повреждённого сахарного завода в Кировакане удалось найти только два пересекающихся неактивных разрыва, зато крупный разлом, показанный армянскими тектонистами, был обнаружен значительно западнее площадки завода, что оказалось решающим. Сам этот «главный» разлом удалось расчленить на три субпараллельных группы аномалий (от 7 до 9 в группе), а ещё он хорошо обозначен распадками по обе стороны долины. Завод остановлен, похоже – надолго. На его территории – бетонный бассейн с остатками патоки. Какой-то мужчина совковой лопатой грузит патоку в багажник «москвича», обложенный полиэтиленовой плёнкой.



Рис. 1. Троллейбусное депо в Ленинкане



Рис. 2. Антисейсмические пояса не заведены на торцовую стену здания – и результат...

Кроме того, была решена судьба одной из школ, пересечённой в крест двумя разломами.

Впервые со спутницами обедал в армянской семье в Спитаке. Хозяйка была очень гостеприимна, накормила нас вкусным обедом, мы благодарили её, но как

называется блюдо по-армянски (типа нашего жаркого) – постеснялся спросить. Пока обедали и ждали машину, вели разговор с армянами, пережившими потрясение от гибели детей и внуков. То, что они остались без крова, их беспокоит меньше всего. Но дети... Они остались рядом с ними, о них помнят ежеминутно ...

На одной из улиц Спитака видел ещё одну горестную картину: возле вагон-домика стояли в ряд бюсты героев, собранные с улиц: Гая, А.Х. Бабаджаняна, адмирала Исакова И.С., Худякова (А.А. Ханферянца), И.Х. Баграмяна (рис. 3).

Вернулись в Ленинакан после 8 вечера, а рабочий день закончился за полночь.

28 июля поездка в Ереван пустая: намеченная встреча с конструкторами Ереванпроекта не состоялась. Одна польза – позвонил домой.

29 июля проверка волгоградского отчёта по Лернапату, потом проверка 21-го отчёта. Рутина на весь день.

30 июля всё бросил и с утра поехал на рекогносцировку вдоль Ереванского шоссе. Зафиксировал целый ряд разломов, о которых не было сведений. После 16 поехали искупаться на озеро, но его не нашли, а нашли пруд с грязной водой у села Сернахпюр, но был ветер, волна, вода холодная и мутная – я не полез купаться. По дороге назад осмотрели старинную церковь шестого века – видны следы неоднократной перестройки, замены отдельных камней. Церковь очень древняя.

31 июля завершена подготовка 21-го отчёта к сдаче. Начал и я готовиться к отъезду.

1 августа. До обеда ходил по городу, уточнял и увязывал отдельные разломы. Пока я ходил, наш экономист Лариса Николаевна, напуганная моим предстоящим отъездом, обратилась к главному инженеру В.В. Ковалёву и временно исполнявшему обязанности начальника экспедиции В.Г. Батурину провести совещание, чтобы ускорить подготовку ответа по договору 46-II – Мармашену. В обед оба остановили меня и объявили о проведении совещания после обеда. Я взвесил ситуацию и предложил ничего не проводить: просто я сяду и разберусь, что и как надо сделать. После обеда пересчитал большинство исполнительных смет трестов-участников по этому объекту, наметил тему завтрашнего разговора с ВоронежТИСИЗ и МосЦТИСИЗ, написал часть записки в ответ на замечания эксперта.



Рис. 3. Бюсты героев, собранные с улиц Спитака

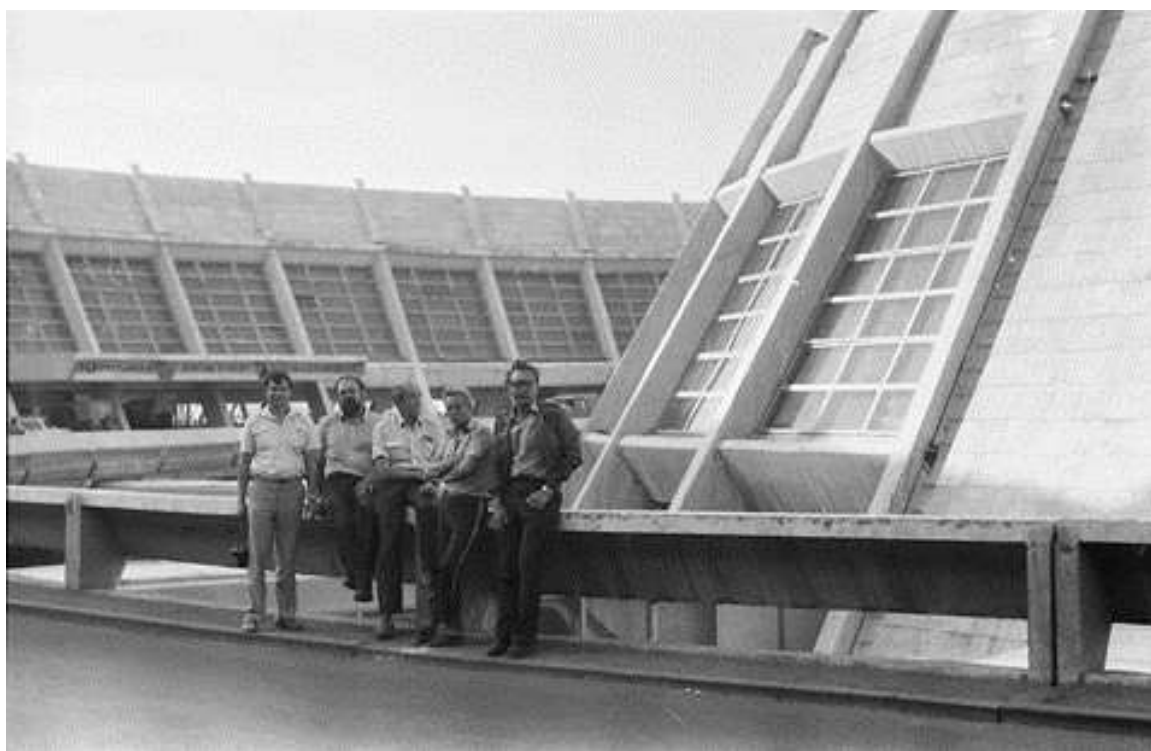


Рис. 4. Прощальное фото в аэропорту Звартноц: В.В. Ковалёв, Ю.П. Семко, М.И. Байченко, водитель (фамилию не помню), я.

2 августа до обеда ждал приезда Т.Г. Константиновой, однако она с Ю.В. Саядяном появилась только в полдень. Пока ждал их, успел почти закончить записку по 46-му договору. Только собрались ехать искать, где же проходит разлом, установленный сейсмостанцией «Черепаша» южнее Лениакана и сёл Баяндур и

Беньямин, как приехали строители литовцы: в районе Артика после взрыва котлована под коттедж вскрылась расщелина, из которой дует холодный воздух. Пришлось ехать сначала туда вместе с геологом из ЛенГИСИЗа Нонной Михайловной Макашовой. Действительно, расщелина оказалась вблизи места, где ленинградцы наблюдали провал инструмента при бурении почти на метр. Из расщелины с шумом вырывался поток ледяного воздуха. Поблизости было ещё несколько дыр, похожих на лисьи норы, из которых тоже тянуло холодом, но не так сильно. С Саядяном сошлись во мнении, что это проветривание расщелины в лавах в пределах стратовулкана. Я сделал запись на плане, что выходы воздуха не являются препятствием для строительства.

Затем в машине Ю.В. Саядяна направились на поиски разлома. Сначала нашли неизвестный ранее, потом – выявленный сейсмостанцией «Черепаша», затем разлом, обнаруженный польскими геофизиками – они здесь отработывали методику. Затем в деревне Гусанаюх (Гусан – поэт и композитор) осмотрели развалины средневековой крепости. Дальнейший маршрут вёл через Баяндур к Ленинакану, но южнее Баяндур мы нашли разлом, не совпадающий с теми, что на карте. Через юго-западную окраину Ленинакана выехали на правый берег р. Ахурян до площадки строительства Капского водохранилища на этой речке. В зоне плотины удалось пересчитать два разлома: один с запада на восток – 8 отрицательных полос шириной 80–90 м, а южнее 5 положительных полос около 60 м. Другой – с севера на юг, всего 27 полос общей шириной около 350 м, от левого борта долины, где на склоне по растительности видны следы разломов, до правого, где в обнажении видна смена пород по горизонтали. Во время поездки Ю.В. Саядян сказал, что тот вулкан, что виден со стороны Аштарак (центр Арагацотнской области в 20 км западнее Еревана) к северу, называется Араилер, а не Тетлер, как я определил, глядя на географическую карту. В город вернулись в 20.30, тепло расстались.

Вечером В.Г. Батурич сказал о приезде Ю.П. Семко вместе с Г.И. Никитиным («никак не может распутаться»). Кроме того, он же внёс предложение в пятницу поехать вместе в Ереван, отвезти ответ на замечания по 46-му отчёту. Так что день отлёта будет вполне рабочим на всю железку.

3 августа день прошёл совсем бездарно: строители из Аревика, где мы собирались провести откачку из кяриза, не приехали. Затем просто ждал день до вечера, завтра – домой, правда, надо заехать в Арминжпроект, завезти ответ на замечания эксперта.

4 августа. Надо же такому быть: в последний день едва не попали в автокатастрофу. Выехали из Ленинакана в половине одиннадцатого. В машине, кроме меня, находился Н.А. Васильев из Питера, Л.Н. Васютина, Г.Н. Гвоздикив и двое «новых» из Ставрополя. Вёл машину москвич Николай, который за месяц до этого был наказан за езду в нетрезвом виде. Не знаю, в каком состоянии был он в этот день, но вначале очень опасно разошёлся со встречной «Волгой» при обгоне, а затем пытался обогнать грузовик и трактор с поднятым плугом. Когда уже обогнал грузовик, попал колесом на щебень и попытался тормозить. Машину нашу занесло, развернув почти поперёк влево, а сзади накатывался грузовик, который чудом успел отвернуть. Прямо перед нами оказался плуг, снова влево, в сантиметрах от плуга, потом вправо – и чудом проскочил мимо трактора с плугом с одной стороны и грузовика с другой. Потом опять пытался обгонять всех,

выскочил со скоростью 90 км на поворот на перевале у с. Ланджик, Н.А. Васильев крикнул ему: «Аккуратней!», а потом и я отругал, велел не спешить, так как один раз сегодня он уже вляпался.

Заехали в Арминжпроект, сдали ответ на замечания по 46-му отчёту (Мармашен), так что основную миссию я выполнил: протолкнуть 21-й и 46-й отчёты. В институте опять увидел Эдуарда Орбеляна, с которым был на Кубе. Он тоже пригласил меня работать в Ереван, но я только крепко пожал ему руку. Командировка закончилась.

Можно ещё сказать, что только изыскатели выполнили почти весь необходимый объём работ для ликвидации последствий землетрясения, а проектировщики и строители – не успели. Район «Ани», судя по публикации в интернете, не застроен до сих пор.

За участие в работе в зоне бедствия Указом президиума Верховного Совета СССР от 20 ноября 1989 года я награждён медалью «За трудовую доблесть», удостоверение К № 856366, на удостоверении подпись М.С. Горбачёва. 24 февраля 1990 г. её вручил в Волгоградском облисполкоме Председатель облисполкома А.Н. Орлов. Месяца за три до этого управляющий трестом В.М. Кусмарцев, возможно, по своим каналам узнавший о выходе Указа, поздравил меня с награждением орденом. Я возразил ему, что буду принимать поздравления только после вручения. На что он сказал, что хорошо знает порядки, и если документы прошли Обком КПСС, изменений в документах не бывает. Поэтому, когда меня вызвали в исполком для получения награды, он не пошёл со мной на церемонию, а по существовавшему порядку руководитель организации приглашался вместе с награждаемым. Вместе со мной получал свою медаль специалист из агропрома – ветеринар, принимавший участие в захоронении погибших животных.

Надо сказать, на этом ленинканская эпопея не закончилась. Прошло несколько месяцев после возвращения в Волгоград. Однажды меня вызвал В.М. Кусмарцев. При моём появлении он вышел из-за стола, что было для меня полной неожиданностью, торжественно встретил посреди кабинета и сказал, что передаёт мне большой привет от Г.Л. Коффа. Я обрадовался и спросил, откуда такие сведения? Оказалось, накануне В.М. вернулся из Москвы. Не знаю, по какому случаю, там в объединении «Стройизыскания» был небольшой «сабантуй». Когда было уже за полночь, кто-то вспомнил, что «сегодня Гриша Кофф защитил докторскую диссертацию, а мы его ещё не поздравили». Решили поехать поздравить. Приехали. Поздоровались, поздравили, представили Кусмарцева. Григорий Львович поинтересовался, откуда он? «Из Волгограда». «Из какой организации?» «Из ТИСИза». «Подожди, а Николай Самусь у тебя работает???» «Да». Как рассказал В.М. Кусмарцев, Г.Л. Кофф резко оживился, стал передавать привет, и потом, перед их уходом, напомнил ещё раз: «Не забудь передать привет Николаю!!!».

Эта сцена потрясла Кусмарцева. После неё изменилось его отношение ко мне. Летом 1990 года от треста меня наградили бесплатной туристической путёвкой в Чехию, такую же путёвку получил Виктор Алексеевич Буланый из топографического отдела, тоже работавший в Ленинкане. В нашей группе, человек 20–25, были, руководители из разных организаций, в основном – моложе меня. Поездка была ознакомительная и для получения опыта другой жизни. На десять дней пребывания нам разрешили взять с собой и поменять на чешские деньги по 30 рублей, из них 40% ушло на «комиссионные», а на 18 рублей за 10 дней мы могли

себе ни в чём не отказывать. Гиды знали о нашей нищете, откровенно подчёркивали своё неприятие нас, нищих «русских». Особенно усердствовал один молодой гид, недавно закончивший Волгоградский педагогический институт и хорошо знавший русский язык. Это было унижительно: мы не могли купить даже мелких сувениров, поскольку принимали участие в экскурсиях, а туалеты там часто были платными. Правда, нам разрешили взять с собой по две бутылки водки. Одну из них я продал горничной в гостинице и на вырученные деньги тут же купил в магазине русской книги томик «Избранное» В. Высоцкого (московское издание «Советский писатель», 1988 года), а вторую выпили в поезде, когда уже въехали на территорию Советского Союза. Прага запомнилась ухоженностью, Острава – ночным угольно-дымным смрадом, а Копрживице – музеем автозавода «Шкода». В музее нам подчёркнуто «в пику» больше всего рассказывали о выставленных на самых видных местах экспонатах: 18-цилиндровые v-образные дизельные двигатели мощностью 360 лошадиных сил, которые во время войны устанавливались на немецкие танки «Тигр», аэросани, изготовленные в 1943 году для Гитлера. Меня там заинтересовал легковой автомобиль «Татра», на котором Ганзелка и Зикмунд путешествовали по Африке и чья книга «Африка грёз и действительности» была в моей домашней библиотеке. Очень вежливо, но настойчиво и откровенно подчёркивали, что чехи нам – не братья. Не упускали случая сказать, что чехи, ветераны Вермахта, получают пожизненные пенсии из Германии, чем очень выгодно отличались от других пенсионеров.